

MEDIENSPIEGEL

16.02.2018

Avenue ID: 260
Artikel: 3
Folgeseiten: 15

	14.02.2018	Automobil Revue DIE ALTERNATIVE JENSETS DES RHEINS	01
	15.02.2018	Revue Automobile L'ALTERNATIVE D'OUTRE-RHIN	10
	09.02.2018	AutoBild Schweiz «Eiskunstlauf» leichtgemacht	17



**AUTOMOBIL
REVUE**
GEGRÜNDET 1906

FAHRBERICHT
Sexy Hülle: Hyundai i30
Fastback s. 16

TEST
Auf olympischem Niveau:
Hyundai i30 SW s. 17

SPORT
Grosses Interview mit
Paul Gütjahr s. 21

DIE ALTERNATIVE JENSEITS DES RHEINS

NOTE DER REDAKTION **80/100**

Test AR | 11 | 2018
Opel Grandland X 1.6 Diesel

- ✔ Tolles Fahrwerk
- ✔ Bewährte Motoren
- ✔ Gutes Preis-Leistungs-Verhältnis
- ✘ Nur Frontantrieb
- ✘ Spät am Markt angekommen
- ✘ Trister Innenraum

Der Opel Grandland X ging aus einer früheren Kooperation zwischen der PSA und Opel hervor. Er gibt sich als ernstzunehmende, aber vielleicht weniger pffiffige Alternative zum Auto des Jahres 2017.



Olivier Derard

Anfang der 90er-Jahre war Opel unbestritten eine der beliebtesten Automarken in der Schweiz. In den Spitzenjahren verkauften die Rüsselsheimer bei uns bis zu 40 000 Autos pro Jahr, also fast dreimal mehr als 2017 (14 042). Der Verkaufsschwund ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass Opel auf die PW setzte, als sich die Kunden von diesen abwandten. Jetzt sieht es so aus, als ob die deutsche Marke aus ihren Fehlern gelernt hat. Sie kündigte 2016 eine massive Produktoffensive mit nicht weniger als sieben neuen Modellen für 2017 an (siehe AR 49/2016). Zu diesen zählen der Insignia (AR 37/2017), eine Repräsentativ-Limousine, die für Aufsehen sorgen soll, aber auch zwei SUV, der Crossland X (AR 50/2017) und der Grandland X. Diese beiden bauen zusammen mit dem Mokka X das Modellangebot des Herstellers in neue Segmente aus. Kein Wunder, denn die SUV verkaufen sich immer besser, wie auch Opel in einem Communiqué zusammenfasst: «Der Marktanteil der SUV des C-Segments stieg zwischen 2010 und heute von 7 % auf 20 %.»

Opel setzt bei der Entwicklung neuer Modelle schon lange auf die Zusammenarbeit mit anderen Herstellern. Das war beim Mokka (Chevrolet) oder bereits in den 90er-Jahren beim Frontera und beim Campo (Isuzu) der Fall. Es ist also nicht weiter überraschend, dass die Deutschen beim Bau ihrer zwei jüngsten Modelle wieder auf ein Joint Venture zurückgreifen, in diesem Fall mit der französischen PSA-Gruppe. Die technische Kooperation der beiden Firmen begann übrigens schon 2012, also lange bevor die PSA Opel übernahm.

EMP2

Die Opel-Verantwortlichen dürften sich am Montag, dem 6. März 2017, auf die Schultern geklopft haben. An diesem Tag wurde der Peugeot 3008 zum Auto des Jahres 2017 gewählt. Die Jury der 58 Journalisten aus 22 europäischen Ländern hob unter den Qualitäten des Wagens besonders das gute Fahrverhalten

hervor. Jackpot für Opel, denn der Grandland X baut auf der gleichen Bodengruppe auf. Was also für den Peugeot gilt, ist direkt auf den Opel übertragbar: Das EMP2-Chassis des SUV ist hervorragend. Im Testbetrieb waren wir auf engen Kurvenstrecken immer wieder positiv von der Ausgewogenheit und der Handlichkeit des Fahrzeugs überrascht und genossen die Stabilität in schnellen Biegungen. Der Grandland X wird in der gleichen PSA-Fabrik in Sochaux (F) gebaut wie der 3008. Sein Federgewicht (1510 kg fahrbereit, ohne Fahrer) ist mitverantwortlich für die sehr geringe Trägheit beim Transfer der bewegten Massen. Die Rückmeldung von der elektrischen Servolenkung ist gut, auch wenn uns der 3008 diesbezüglich leicht überlegen schien. Aber das ist zweifellos eine Täuschung, die auf den konventionelleren, grösseren Lenkraddurchmesser des Opel zurückzuführen ist.

Braves Design

Der Grandland X mag technisch eng mit seinem französischen Cousin verwandt sein, beim Design haben sie wenig gemein. Der aggressive Auftritt und die rasanten Linien des 3008 machen beim Deutschen einem nüchternen, wenig auffälligen Stil Platz. Die Karosserie folgt dem Designstil des Hauses. Am Bug rahmen die lang gezogenen Scheinwerfer einen mit zwei Chromflügeln abgesetzten grossen Kühlergrill ein. Die modellierte Motorhaube ist um die Kanten bis in die Kotflügel hinunter gezogen. In der Seitenansicht fällt die Kunststoffbeplankung der Schweller auf, welche den Abenteuerlook unterstreicht. Bei den Abmessungen schenken sich der Grandland X und der 3008 nichts: 4.48 m Länge, 1.84 m Breite und 1.64 m Höhe.

Prinzipiell Frontantrieb

Auf den ersten Blick stellt man verblüfft und verstört fest, dass das SUV gar nicht mit Allradantrieb angeboten wird. Das ist vor allem bei uns nicht sinnvoll, denn quasi die Hälfte der Schweizer Kunden (47.5 %) entschied sich vergangenes Jahr für ein Auto mit vier angetriebenen Rädern.

Man kann sich also getrost über die Erfolgchancen des Neuen Sorgen machen. Dabei zeigte unser Test klar, dass sich der Grandland X auch im Schnee gut behauptet.

Eines der Ziele unseres Tests war es, abzuklären, ob das für den Stadt- und den Pendlerverkehr im Mittelland gedachte deutsche SUV in der Lage wäre, eine Familie zum Wintersport in die Berge zu transportieren. Nebst für Fotoaufnahmen im Waadtländer Wintersportort Les Diablerets fuhren wir in den Weihnachtsferien mit dem Grandland X in das sympathische Walliser Bergdorf La Tzoumaz oberhalb Riddes. Fazit: Das SUV mit Vorderradantrieb zog sich bestens aus der Affäre. Und das trotz widrigen Wetterbedingungen mit Schnee, Regen und Glatteis, die für die Continental-Wintercontact-Reifen eine ordentliche Traktionsherausforderung waren. Die Antriebsschlupfkontrolle IntelliGrip lässt sich in den Schnee-Modus schalten, mit dem der 4x2 einige schwierige Situationen meisterte, nicht nur beim Herauswühlen aus dem Parkplatz, sondern auch auf steilen, verschneiten Steigungen, auf denen viele andere längst die Waffen gestreckt hatten.

Das Modell verfügt entweder über ein 6-Gang-Schaltgetriebe oder, wie der Testwagen, über ein automatisches 6-Stufen-Getriebe, beide aus den Regalen der PSA. Der 2-Liter-Diesel mit 177 PS wird auch mit 8-Stufen-Automatik angeboten. Im Test heimste sich das von Aisin entwickelte EAT6 einige Kritik ein wegen verzögertem Ansprechverhalten beim Wiederbeschleunigen.

Bewährte Motoren

Zum Verkaufsstart bekommt der Grandland X zwei ausgezeichnete Motoren von der PSA, den 1.2-Liter-3-Zylinder-Benziner und den 1.6-Liter-4-Zylinder-Diesel. In Kürze soll ein 2-Liter-Diesel mit 177 PS folgen. Die PSA arbeitet derzeit noch an einem Plug-in-Hybrid mit Allradantrieb (Integration von je einem Elektromotor an Vorder- und Hinterachse). Wenn man den Gerüchten Glauben schenkt, dann könnte die Markteinführung im nächsten Jahr erfol-



gen. Aber für heute interessiert uns vor allem der kleine Diesel. Der 1.6-Liter mit 120 PS bei 3750/min ist ein alter Bekannter, kommt er doch in vielen Modellen der Franzosen zum Einbau. Der Selbstzünder bestätigte sich erneut als lauf ruhig, antrittsstark (das höchste Drehmoment von 300 Nm liegt bei 1750/min) und mit einem Testverbrauch von 6.7 l/100 km als sparsam. Apropos Drehmoment: Die Vorderäder verdienen sich viel Lob mit der guten Traktion. Selbst auf nasser Fahrbahn liessen sich die Antriebsräder kaum je zum Scharren verleiten.

Sicherheit und Fahrassistenten

In Sachen passive Sicherheit glänzt der Grandland X mit sechs Airbags. Alle Sitzplätze sind mit Dreipunktgurten und Gurtstraffern ausgestattet, mit doppelten vorn und einfachen hinten. Beifahrersitz und die beiden äusseren Plätze hinten sind mit Isofixankern versehen. Der aktiven Sicherheit der Unfallverhütung kommt die Fahrer-Müdigkeitserkennung zugute, eine radarunterstützte Kollisionswarnung und der Spurhalteassistent, der oberhalb von 60 km/h den Fahrer mit leichtem Gegenlenken auf das Problem aufmerksam macht, ohne aber das Lenken vollständig zu übernehmen.

Unser Testwagen in der Version Excellence – die 3. von 4 Stufen – war gross-

zügig ausgestattet und leistete sich als Optionen den adaptiven Tempomaten (Fr. 800.–), den automatischen Parking-Assistenten und eine Rückfahrkamera mit 360°-Sicht (Fr. 900.–), deren Linse aber leider schnell verschmutzt. Die Kamera müsste eine Schutzabdeckung haben.

OnStar kostet in der einfachsten Ausstattung 490 Fr. Aufpreis, ist aber bei allen anderen serienmässig. Die Vernetzungs- und Concierge-Dienstleistung von Opel kommt schnell an ihre Grenzen. Wir riefen den Service per Knopf im Dächhimmel auf, konnten aber keine Ortsangaben ins GPS eingeben. «Für den Crossland X und den Grandland X habe ich nicht die Software-Genehmigung, direkt Adressen ins GPS einzugeben», erklärte uns der Vertreter und meinte zudem: «Aber ich kann Ihnen die Adresse per Mail oder SMS schicken.» Das ist nicht nur inkompetent, sondern auch noch gefährlich. Und zum Empfangen eines Mails müsste es erst einmal Internetempfang an Bord geben: «Die Schweiz und Belgien sind die einzigen Länder, in denen das WiFi noch nicht erhältlich ist, aber wir arbeiten daran.» Glück gehabt...

Der Zugang zum Innenraum des Grandland X ist dank «Keyless»-Entriegelung einfach, die Armaturentafel liegt aber um Welten hinter dem i-Cockpit des 3008

zurück. Hoch liegende Instrumente oder ein kleines Lenkrad sucht man vergebens, das Armaturenbrett gibt sich aufgeräumt klassisch und folgt damit dem Stil des Karosseriedesigns, ganz im Sinne des Rüsselsheimer Herstellers. Die Ausstattungsstufe Excellence bekommt serienmässig den 8-Zoll-Touchscreen, das Navi 5.0 mit Stimmerkennung (6 Lautsprecher, 2 USB-Schnittstellen und 1 Bluetooth-Interface), Telefon und Navigationssystem. Ansonsten gleicht die Ausstattung der des 3008, nur dass Opel auch die Option ergonomischer AGR-Sitze für Fahrer und Beifahrer bietet. Mit dem Winter-Pack für 500 Fr. können die Sessel beheizt werden. Das kabellose Laden des Smartphones kostet 100 Fr., und der Innenraum verfügt zudem über zwei 12-V- und eine 230-V-Steckdose. Bei den Ablagen fällt auf, dass es zwar vorne Halter für 1.5-L- und hinten für 1-L-Flaschen gibt, Becherhalter aber durch Abwesenheit glänzen.

Das Gepäckraumvolumen reicht von 514 bis 1652 l bei umgeklappten Rücksitzlehnen. Das Laden langer Gegenstände wird durch den völlig ebenen Laderaumboden erleichtert. Darunter bleibt noch genügend Platz für weitere Ablagen. Leider macht die hohe Gepäckraumkante das Verstauen schwerer Güter zur Qual.



Trotz fehlendem Allradantrieb macht der Grandland X auch auf Schnee eine überraschend gute Falle. Fotos © Patrick Corminbœuf

Datum: 14.02.2018

AUTOMOBIL REVUE

GEGRÜNDET 1906

Automobil Revue
3172 Niederwangen
031 330 14 08
<https://www.automobilrevue.ch/>

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 11'568
Erscheinungsweise: 48x jährlich



Seite: 13
Fläche: 333'895 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 68499360
Ausschnitt Seite: 5/9





OPEL GRANDLAND X DIE STÄRKEN



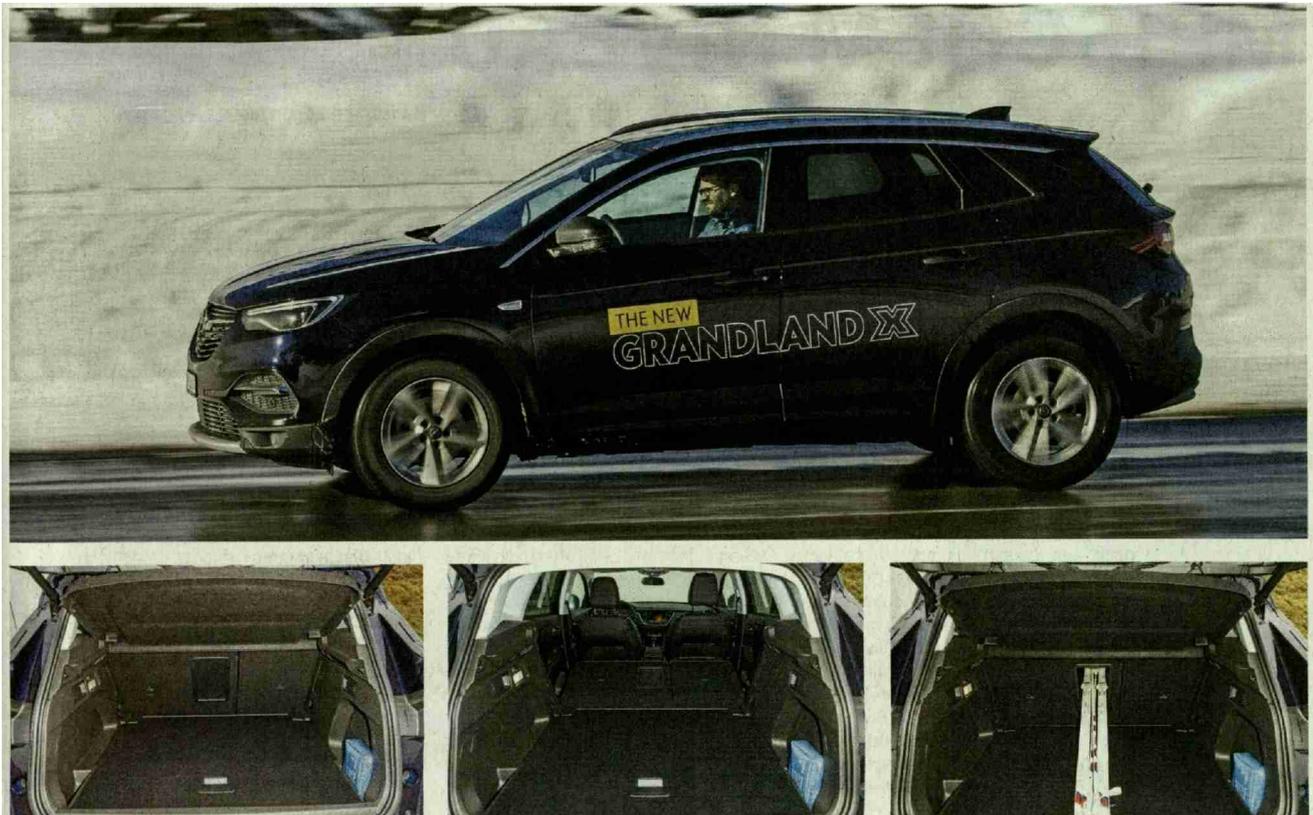
◀ Das IntelliGrip (bei Peugeot Grip Control genannt) bietet dem Fahrer fünf Fahrmodi. Es kümmert sich um die Kraftverteilung zwischen den beiden Vorderrädern, lässt aber bei Glätte etwas Schlupf zu. Das System passt die Schaltpunkte der Automatik an und variiert das Ansprechverhalten des Gaspedals.

OPEL GRANDLAND X DIE SCHWÄCHEN

▶ Störendes Ausstattungsdetail: Der Start-Stopp-Knopf muss lange gedrückt werden, bis der Motor darauf anspricht.

© DR





Mit einem Kofferraumvolumen zwischen 514 und 1652 l bietet das Opel-SUV gegen Aufpreis von 200 Franken eine geteilt umklappbare Rücksitzbank (60:40) und eine Ski-Durchreiche. Bei den höheren Ausstattungsvarianten ist dies serienmässig.

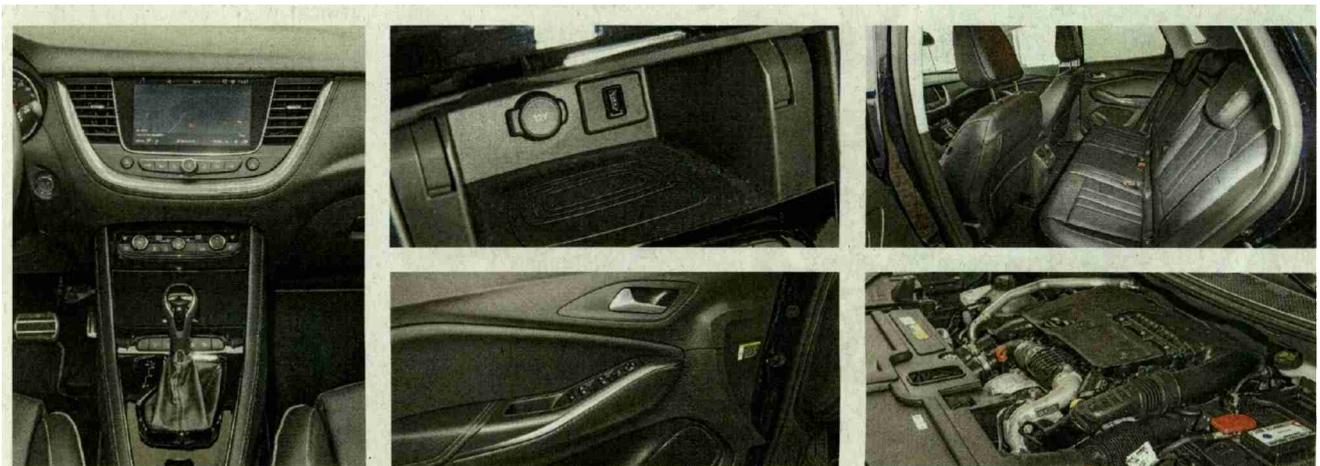
FAZIT



Olivier Derard
Tester

Mit der Übernahme vieler technischer Systeme vom Auto des Jahres 2017 wird der Grandland X zum Volltreffer. Er ist nicht teuer (Fr. 26 800.- für die Basisversion mit dem 3-Zylinder Benziner), angenehm zu fahren, prak-

tisch, geräumig und gut ausgestattet und wird damit zum ernsthaften Konkurrenten für den frecheren Peugeot 3008. Das SUV darf sich einen guten Einstand auf dem Markt erhoffen. Das gilt allerdings mehr für den gesamteuropäischen Raum als bei uns, denn in der Schweiz ist das Fehlen des Allradantriebs ein auffallendes Handicap. Dennoch muss das nicht so sein, wie die guten Verkäufe des 3008 bei uns unter Beweis stellen.



Recht gut ausgestattet: Der Grandland X muss sich zurzeit mit dem einzigen 1.6-L-Dieselmotor begnügen, der grosse 2-Liter ist aber in der Pipeline.



TECHNISCHE DATEN

PREIS Opel Grandland X ab Fr. 26 800.- (1.2-L-Benziner M6), Ausstattung Excellence ab Fr. 35 350.- Testwagen inklusive Optionen Fr. 47 200.-

TESTWAGENLIEFERANT Opel Suisse SA, Stelzenstrasse 4, Postfach, 8152 Glattbrugg, www.opel.ch

VERBRENNUNGSMOTOR

Zylinder R4
Hubraum 1560 cm³
Verdichtung 17.0:1
Leistung 88 kW (120 PS)
bei 3750/min

Drehmoment 300 Nm
1750/min

Treibstoff Diesel

MOTORKONSTRUKTION Bohrung x Hub 75 x 88.3 mm, SOHC, 2 Ventile/Zyl., Common-Rail-Direkteinspritzung, Turbolader mit variabler Geometrie

KRAFTÜBERTRAGUNG FWD, 6-Gang-Wandlerautomat: I. 4.04; II. 2.37; III. 1.57; IV. 1.16; V. 0.85; VI. 0.67; Achse 3.68

FAHRGESTELL UND FAHRWERK Selbsttragende Karosserie mit vorderem Hilfsrahmen. V.: Federbeine und Querlenker McPherson, h.: Verbundlenkerachse, v./h.: Schraubenfedern, Kurvenstabilisator. Scheibenbremsen: (v. belüftet) Ø v. 304 mm, Ø h. 268 mm, Zahnstangenlenkung, el. Servo. Reifen: 215/65 R17

KAROSSERIE SUV, 5 Türen, 5 Plätze

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

L x B x H 4477 x 1825 x 1609 mm
Radstand 2675 mm
Spur v./h. 1579/1587 mm
Leergewicht (DIN) 1433 kg
Gesamtgewicht 2020 kg
Kofferraum 514-1652 l

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH

Höchstgeschwindigkeit 185 km/h
0 bis 100 km/h 12.2 s
Verbrauch kombiniert 3.9 l/100 km
CO₂-Ausstoss 112 g/km
Energieeffizienzklasse B-C
(abhängig von 18"- oder 19"-Felgen)
Tankinhalt 53 l
AdBlue 17 l

AUSSTATTUNG TESTWAGEN (AUSZUG)

6 Airbags, Spurverlassenswarner, adaptiver Tempomat mit Kollisionswarner und Bremsassistent. 230-Volt-Steckdose, Winterpack, Allroad-Pack, ergonomische Frontsitze mit AGR-Gütesiegel.

TESTDATENBLATT

WENDEKREIS

Lenkradumdrehungen 3
Wendekreis 10.9/11.0 m

TESTVERBRAUCH

Gesamtverbrauch 6.7 l/100 km
AR-Normrunde 4.5 l/100 km
Reichweite 770 km

GEWICHT

Leergewicht (DIN) 1510 kg
Achslastverteilung v./h. 60%/40%
Leistungsgewicht 17.2 kg/kW
12.6 kg/PS

MESSBEDINGUNGEN Aufgrund winterlicher Verhältnisse auf unserer Testpiste in Vauffelin BE (Schnee und Eis) konnten keine dynamischen Messungen durchgeführt werden.

Winterreifen: Continental Wintercontact TS 850 P

MESSWERTE INNENRAUM

VORDERSITZE

Kopffreiheit 93-100 cm
Sitzlänge 51-56 cm
Fussraum 32-60 cm
Sitzhöhe 35-40 cm
Innenbreite 150 cm
Ausstiegshöhe 55-62 cm

RÜCKSITZE

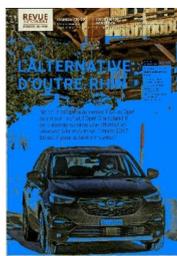
Kopffreiheit 97 cm
Sitzlänge 51 cm
Kniefreiheit 11-41 cm
Sitzhöhe 36 cm
Innenbreite 142 cm

KOFFERRAUM

Länge 54 cm
Öffnung 75 x 89 cm
Innenbreite 105-117 cm
Höhe Ladekante 75 cm
Heckklappe geöffnet 187 cm



Die AR-Testwagen fahren mit Treibstoffen von BP



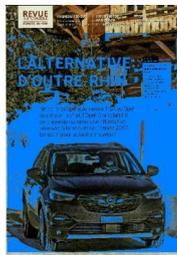
L'ALTERNATIVE D'OUTRE-RHIN

NOTE DE LA RÉDACTION **80/100**

Test RA | 12 | 2018
Opel Grandland X 1.6 diesel

- Chassis formidable
- Motorisation éprouvée
- Bon rapport qualité/prix
- Traction stricte pour le moment
- Commercialisation tardive sur le marché
- Habitacle tristounet

Né de la coopération entre PSA et Opel avant son rachat, l'Opel Grandland X se présente comme une alternative sérieuse à la voiture de l'année 2017. En est-il pour autant ennuyeux?



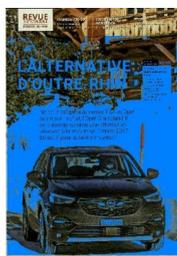
Proposé exclusivement en deux roues motrices, le Grandland X a révélé d'étonnantes aptitudes à évoluer sur la neige.

Photos
© Patrick Cominbœuf

Au début des années 90, Opel était sans conteste l'une des marques automobiles les plus populaires en Suisse: à son apogée, la firme de Rüsselheim écoulait jusqu'à 40 000 véhicules par an dans notre pays, soit près

de trois fois plus qu'en 2017 (14 042). Cette chute des immatriculations, Opel la doit entre autres à la mise sur le marché de voitures qui ne correspondaient pas à l'attente des clients. Visiblement, l'allemand l'a bien compris. Il a d'ailleurs

dévoilé en 2016 une vaste offensive produits qui visait à commercialiser pas moins de 7 modèles en 2017 (voir RA 49/2016). Parmi ceux-ci, l'Insignia (voir RA 37/2017), un modèle statutaire appelé à marquer les esprits, mais aussi deux



SUV, le Crossland X (voir RA 50/2017) et le Grandland X, des véhicules qui viennent enrichir la gamme du constructeur aux côtés du Mokka X. C'est que les SUV se vendent toujours mieux comme le rappelait encore Opel dans un communiqué: «La part occupée par les SUV du segment C est passée de 7% en 2010 à près de 20% à l'heure actuelle.»

Opel est coutumier des collaborations avec d'autres constructeurs pour le développement de modèles. Ce fut le cas avec Chevrolet pour le Mokka ou, dans les années 90, avec Isuzu pour le Frontera et le Campo. Dès lors, il n'est pas surprenant d'apprendre qu'Opel a refait le coup de la joint venture à l'heure d'assembler ses deux nouveaux-nés, cette fois-ci avec le groupe français PSA. Il faut préciser que ce partenariat technique entre les deux firmes date de 2012, soit bien avant le rachat d'Opel par PSA.

EMP2

Le lundi 6 mars 2017, chez Opel, les têtes pensantes ont dû se dire qu'elles avaient fait une sacrée bonne affaire. Ce jour là, le Peugeot 3008 était élu voiture de l'année 2017. Parmi les qualités appréciées par les 58 journalistes issus de 22 pays européens qui composent le jury, le bon comportement routier. Jackpot pour Opel, puisque c'est justement sur le châssis de ce véhicule qu'est assemblé le Grandland X. Du coup, ce qui est vrai pour le Peugeot l'est également pour l'Opel: le châssis EMP2 du SUV est excellent. A l'essai, l'équilibre et le dynamisme dans les sinueux ont surpris positivement tandis que dans les virages plus longs, les trains roulants ont brillé par leur efficacité. Lui aussi assemblé dans l'usine PSA de Sochaux, le Grandland X jouit d'un poids plume (1510 kg tous pleins faits et sans conducteur) qui contribue également à sa très faible inertie dans les transferts de masse. Le retour d'informations de la direction à

assistance électrique est bon, même s'il semble un peu inférieur à ce que nous avons pu remarquer dans le 3008. Sans nul doute, cela est psychologique et dû à une taille de volant plus conventionnelle.

Esthétique consensuelle

Le Grandland X a beau partager de nombreuses pièces mécaniques avec son cousin français, il est visuellement impossible de déceler un lien de parenté entre les deux modèles: le look agressif et les lignes racées du 3008 font ici la part belle à un design plus sobre, davantage passe-partout. La carrosserie affiche les codes stylistiques du constructeur. A l'avant, les projecteurs effilés entourent une calandre imposante flanquée de deux ailes chromées. Le capot est englobant et recouvre les passages de roues. Sur les côtés, les bas de caisse en plastique soulignent le tempérament baroudeur du véhicule. A l'arrière, le hayon se pare d'un béquet. Côté mensurations, le Grandland X est très proche du 3008: 4,48 mètres de long, 1,84 mètre de large et 1,64 mètre de haut.

Traction stricte

De prime abord, l'absence au catalogue d'une variante à quatre roues motrices a de quoi laisser perplexe, voire rebuter. D'autant plus chez nous, où la quasi-moitié (47,5%) de la clientèle suisse avait opté pour une transmission intégrale l'année dernière. Un chiffre qui a de quoi mettre en doute le succès d'une telle auto dans nos contrées. Pourtant, si notre essai nous a prouvé une chose, c'est bien que le Grandland X sait se tirer d'affaire dans la neige.

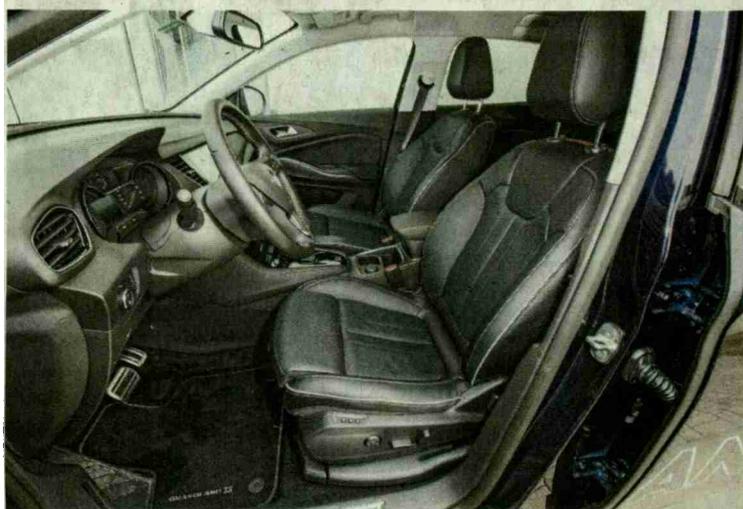
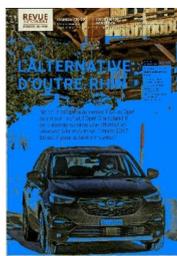
L'un des objectifs de notre test était de déterminer si le Grandland X, un véhicule destiné à plaire aux citadins et autres pendulaires vivant toute l'année en plateau, était capable d'emmener une famille aux sports d'hiver. Outre un shooting photos dans la station vaudoise des

Diablerets, nous l'avons emmené durant les congés de Noël à La Tzoumaz, sympathique village valaisan situé au-dessus de Riddes. Verdict: le SUV traction s'en est sorti avec tous les honneurs. Et ce, malgré une météo alternant neige, pluie et verglas, qui n'a pas manqué de mettre au défi le grip des Continental Wintercontact. Le contrôle de traction IntelliGrip verrouillé en mode neige, le 4x2 s'est dépatouillé de moult situations, s'extirpant non seulement de places de parc, mais aussi de pentes enneigées, là où d'autres auraient depuis longtemps rendu les armes.

Proposé en boîte manuelle à 6 rapports (et automatique à 8 vitesses sur le 2.0 Diesel de 177 ch), notre modèle d'essai était configuré avec la boîte automatique à 6 rapports, elle aussi issue de la banque d'organes PSA. A l'essai, l'EAT6 développée par Aisin s'est révélée plutôt peu réactive lors des reprises.

Motorisation éprouvée

Disponible lors de son lancement dans deux motorisations – les excellents 3-cylindres essence 1.2 et 4-cylindres diesel 1.6 d'origine PSA –, le Grandland X proposera sous peu un 2.0 diesel de 177 ch. De plus, PSA planche actuellement sur une version Plug-In hybride à 4 roues motrices (ajout d'un moteur électrique sur chaque essieu). Si on en croit les bruits de couloir, le groupe propulseur arrivera sur le marché l'année prochaine. Mais pour l'heure, c'est le petit diesel de 120 ch qui nous intéresse. Bien connu, puisque éterné par d'autres modèles du groupe français, le bloc 1.6 de 120 ch à 3750 tr/min s'est montré tout aussi silencieux et sobre, avec une consommation moyenne lors de l'essai de 6,7 l/100 km, que vigoureux. Merci à son couple de 300 Nm disponible à 1750 tr/min. A propos du couple, il est un autre bon point à souligner: la capacité du train avant à transférer la puissance au sol. Même en montée et sur sol mouillé, le Grandland X s'est ré-



◀ L'IntelliGrip (nom donné au Grip Control de Peugeot) met cinq modes à la disposition du conducteur. En plus d'adapter la répartition de la puissance aux roues avant, il permet le patinage des roues le cas échéant. De plus, il modifie les points de changement de vitesse de la boîte automatique et adapte l'accélérateur.

vélé très difficile à faire décrocher.

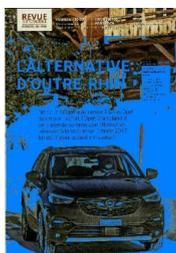
Sécurité et assistances à la conduite

Sur le plan de la sécurité passive, le Grandland X se dote de 6 airbags. Tous les passagers profitent de ceintures de sécurité à trois points d'ancrage à double pré-tensionneur à l'avant et simple à l'arrière. Les deux sièges latéraux arrière et le fauteuil conducteur avant proposent de série les fixations Isofix. Quant à la sécurité active, le Grandland X évite l'accident grâce à un détecteur de fatigue, un radar d'alerte anticollision et à une alerte de sortie de voie à partir de 60 km/h qui attire l'attention du conducteur en contrebraquant légèrement, mais sans prendre complètement en charge la direction.

Bien dotée, notre version Excellence – 3e niveau de finition sur 4 – s'équipait en option du régulateur de vitesse adaptatif (800 fr.), de l'assistant de parking automatique et d'une caméra de recul avec vue 360° (900 fr.) qui se salit malheureusement très vite. En cause, l'absence d'un clapet de protection.

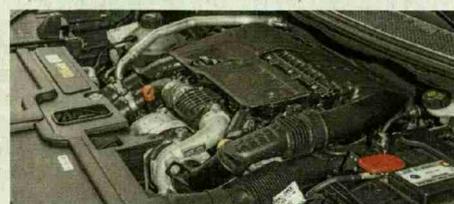
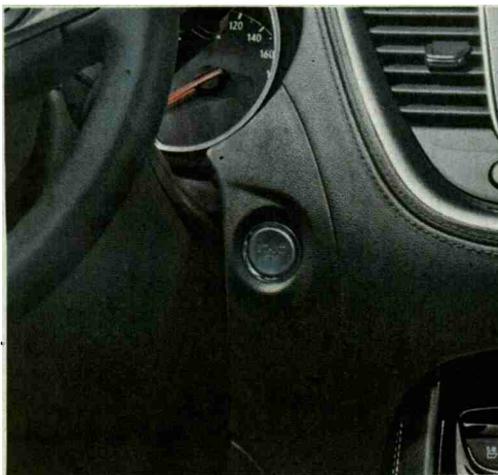
En option sur le premier niveau de finition (490 fr.), mais de série sur toutes les autres versions, OnStar, l'assistant de connectivité et de service personnel d'Opel, a rapidement montré ses limites. Contacté via le bouton situé au niveau du ciel de toit, le service s'est montré incapable de rentrer la moindre destination dans le GPS. «Les Crossland X et Grandland X ne me permettent pas d'encoder l'adresse directement dans le GPS, une

question de logiciel», nous a expliqué l'opérateur avant de poursuivre: «Mais, je peux vous envoyer l'adresse par mail ou par SMS». Non seulement incompetent, mais dangereux en plus. Et puis, pour recevoir un mail, il aurait fallu avoir internet à bord: «La Suisse et la Belgique sont les seuls pays qui ne proposent pas encore le WiFi embarqué, mais on y travaille.» Encore heureux!



OPEL GRANDLAND X POINT FAIBLE

► De l'ordre du détail enquinant: il faut appuyer très longtemps sur le bouton Start and Stop avant que le moteur ne se mette en branle. DR



Plutôt bien équipé, le Grandland X doit pour l'heure se contenter d'une offre diesel qui ne propose qu'un seul moulin. Photos © Patrick Corminbœuf

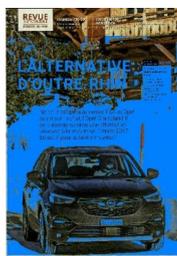
Habitabilité

Accessible facilement via une clé «keyless», l'habitacle du Grandland X est à des années-lumière du i-cockpit du 3008. Ici, point de compteurs surélevés ou de petit volant, la planche de bord est classique, austère et, à l'instar de l'esthétique extérieure, dans la pure lignée des productions de la firme de Rüsselheim. Monté de série dans la finition Excel-

lence, l'écran multimédia tactile 8 pouces Navi 5.0 commande l'audio (6 haut-parleurs, 2 ports USB et un interface Bluetooth), le téléphone et la navigation. Pour le reste, le confort est semblable à celui du 3008 à ceci près que Opel propose en option aux conducteurs et passagers avant des sièges ergonomiques labellisés AGR. Lesquels deviennent chauffants lorsque le pack Hiver à 500 fr.

est coché. Pourvu en option du système de recharge sans fil pour smartphone (100 fr.), l'habitacle dispose également de deux prises 12 V, ainsi qu'une prise 230 V. Côté rangements, s'il y a bien des compartiments pouvant accueillir des bouteilles de 1,5 l à l'avant et 1 l à l'arrière, il n'y a malheureusement pas de porte-gobelet.

Le volume de coffre varie de 514 à



1652 litres lorsque la banquette arrière est rabattue. Le chargement d'objets longs est facilité car une fois repliées, les assises arrière forment une surface plane avec le plancher de coffre. Lequel peut, si besoin, s'ouvrir sur un compartiment de rangement. Malheureusement, la hauteur du seuil de chargement ne facilite pas le chargement et déchargement des objets lourds.

Olivier Derard
olivier.derard@revueautomobile.ch

Doté d'un volume de coffre allant de 514 à 1652 l, le SUV Opel propose en option sur les deux premiers niveaux de finition (200 fr.), et de série sur les autres versions, une banquette arrière rabattable en deux parties (60/40) et une trappe à skis.

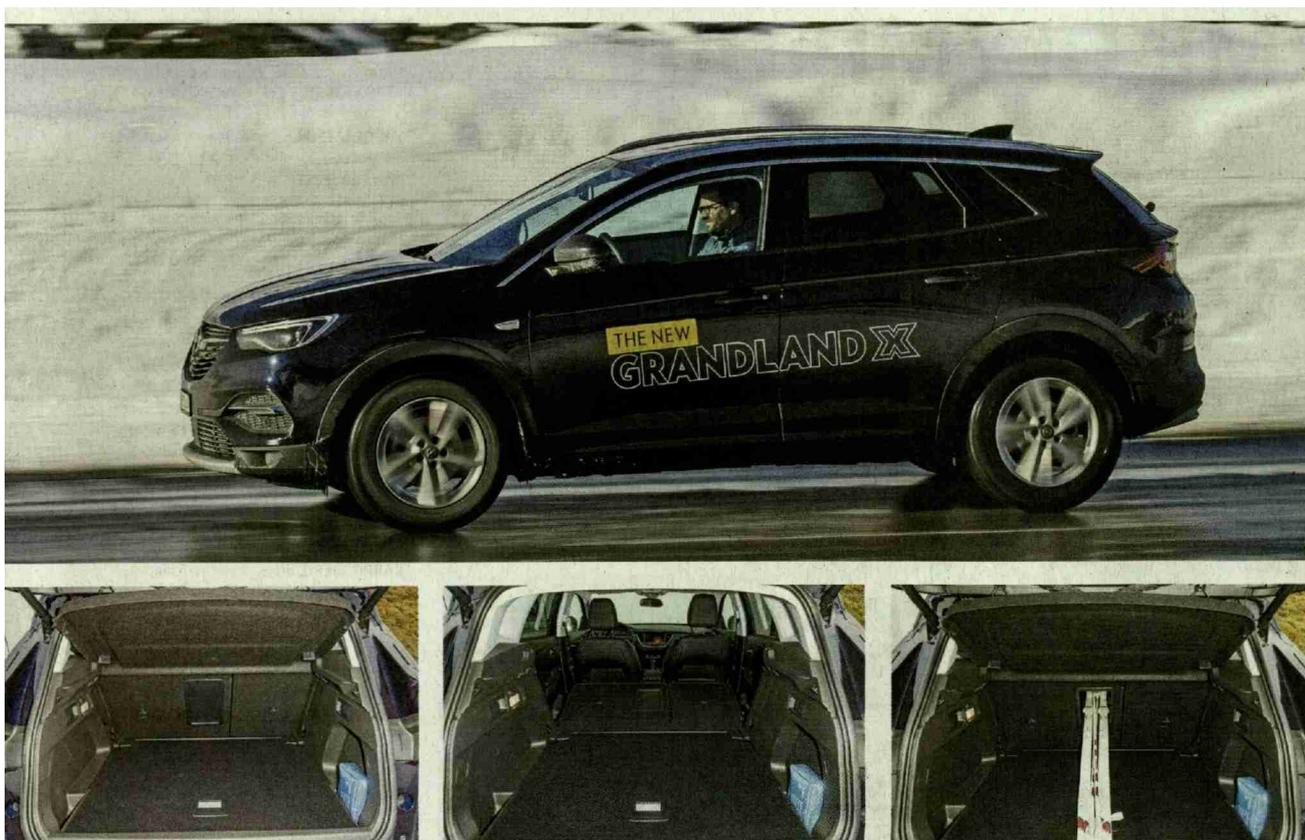
VERDICT

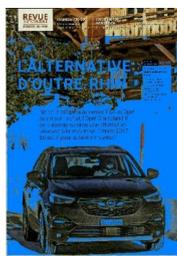


Olivier Derard
Essayeur

En chipant à la voiture de l'année 2017 nombre de ses pièces mécaniques, le Grandland X ne manque pas sa cible. Peu onéreux (26 800 fr. pour la version de base équipée du 3-cylindres essence), agréable à conduire, pragma-

tique, spacieux et bien doté, il est une copie très sérieuse au plus déluré Peugeot 3008. D'ailleurs, à l'instar de ce dernier, il devrait faire une entrée remarquée sur le marché. Même si cela sera sans doute plus vrai dans le reste de l'Europe qu'en Suisse, où l'absence de transmission intégrale à des chances de l'handicaper. Quoique, au vu des ventes du 3008 dans notre pays, il soit permis d'en douter.





FICHE TECHNIQUE

PRIX: Opel Grandland X dès Fr. 26 800.- (1.2 essence MT6), finition Excellence dès 35 350.- Véhicule de test options incluses Fr. 47 200.-

IMPORTATEUR: Opel Suisse SA, 8152 Glattbrugg, www.opel.ch

MOTEUR

Cylindres	L4
Cylindrée	1560 cm ³
Taux de compression	17,0:1
Puissance max	88 kW (120 ch)
à	3750 tr/min
Couple max	300 Nm
à	1750 tr/min
Carburant	diesel

MOTEUR (CONSTRUCTION): Alésage x course 75,0 x 88,3 mm, SOHC, 2 soup./cyl, injection directe, turbocompresseur VGT.

TRANSMISSION: FWD, boîte de vitesses automatique à 6 rapports. Ier 4,04; IIe 2,37; IIIe 1,57; IVe 1,16; Ve 0,85; VIe 0,67; pont 3,68.

CHÂSSIS ET TRAINS ROULANTS: Carrosserie autoporteuse avec berceau auxiliaire à l'avant. AV: jambes élastiques, bras transversaux (mcPherson). AR: essieu semi-rigide, ressorts hélicoïdaux. Quatre freins à disque. AV: 304 mm. AR: 268 mm. Direction à crémaillère, assistance électrique. Pneus 215/65 R 17.

CARROSSERIE: SUV, 5 portes, 5 places

DIMENSIONS ET POIDS

L x l x h	4477 x 1825 x 1609 mm
Empattement	2675 mm
Voies AV/AR	1579/1587 mm
Poids à vide (DIN)	1433 kg
Poids max	2020 kg
Coffre	514-1652 l

PERFORMANCES ET CONSOMMATION

Vitesse de pointe	185 km/h
0 à 100 km/h	12,2 s
Conso UE mixte	3,9 l/100 km
CO ₂	112 g/km
Catégorie énergétique	C-B (sans jantes 18" ou 19")

Réservoir de carburant	53 l
Réservoir d'urée	17 l

ÉQUIPEMENTS (VÉHICULE DE TEST): 6 airbags, activation automatique des feux de détresse, avertisseur de chute de pression des pneus, alerte de sortie de voie, système de fixation Isofix, pack 230 V, pack Allroad, pack Hiver Premium, sièges ergonomiques à l'avant labellisés AGR, régulateur de vitesse adaptatif avec alerte anticollision et assistant de freinage, caméra de recul 360°.

MESURES RA

DIAMÈTRE DE BRAQUAGE

Tours de volant	3
Ø entre murs (g./d.)	10,9/11,0 m

CONSOMMATION (DIESEL)

Moyenne d'essai	6,7 l/100 km
Parcours std RA	4,5 l/100 km
Autonomie	770 km

POIDS

A vide	1510 kg
Répartition AV/AR	60%/40%
Poids/puissance	17,2 kg/kW
	12,6 kg/ch

CONDITIONS DES MESURES

En raison de l'impraticabilité de la piste d'essai de Vauffelin, il n'a pas été possible d'effectuer les mesures dynamiques du véhicule.

Pneus hiver: Continental Wintercontact TS 850 P

CÔTES INTÉRIEURES

SIÈGES AV

Garde au toit	93-100 cm
Longueur d'assise	51-56 cm
Espace aux jambes	32-60 cm
Hauteur d'assise	35-40 cm
Largeur intérieure	150 cm
Hauteur sol-assise	55-62 cm

SIÈGES AR

Garde au toit	97 cm
Longueur d'assise	51 cm
Espace aux jambes	11-41 cm
Hauteur d'assise	36 cm
Largeur intérieure	142 cm

COFFRE

Longueur	54 cm
Ouverture	75 x 89 cm
Largeur intérieure	105-117 cm
Hauteur sol-seuil	75 cm
Hauteur du hayon	187 cm



La REVUE
AUTOMOBILE
réalise ses essais
avec les carburants
BP.




Wintertraining mit ... Opel

«Eiskunstlauf» leichtgemacht

Opel hatte ins Salzburgerland zum Winterdrive geladen. Der Fokus lag dabei auf dem neuen Opel Insignia Country Tourer, dessen einzigartige Allradtechnik zum «Eiskunstlauf» auf spiegelglatten Pisten animierte.

Der neue Opel Insignia Country Tourer hat 20 mm mehr Bodenfreiheit und kommt im kernigen Look daher.

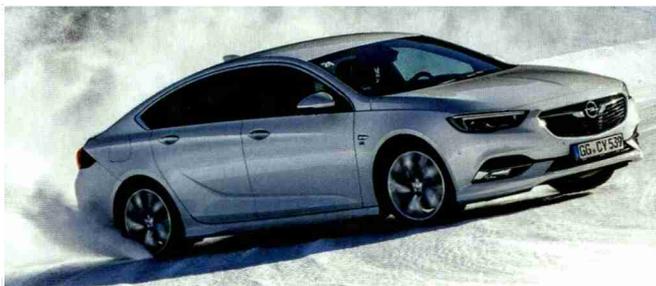
OPEL IST IM Winterfahrzentrum in Thomatal Stammgast. Vor allem die Motorsport-Abteilung der Rüsselsheimer lotet dort regelmässig die physikalischen Grenzen aus. Gründer und Betreiber dieses abwechslungsreichen und anspruchsvollen Fahrgeländes mit insgesamt vier unterschiedlichen Streckenprofilen ist einer, der die Extreme liebt – Franz Schiefer. Szenenkennern mag nun ein Licht aufgehen. Sein Name lässt sich mit Eisspeedway in Verbindung bringen. In den 80er Jahren war er in dieser Sportdisziplin die Nr. 1 in Österreich und bestritt mit einigem Erfolg Europa- und Weltmeisterschaften. Vor 20 Jahren kam ihm die Idee, ein Winterfahrzentrum ins Leben zu rufen. In Thomatal, auf über 1000 Meter Meereshöhe, wurde er fündig. Seither vergeht im Winter keine Nacht, in der er nicht auf

dem Traktor weilt, um bei Temperaturen weit unter der Nullgradgrenze die Pisten in blankes Eis zu verwandeln und zum Tanz mit den Elementen zu laden.

Intelligentes Allradsystem

Opel hatte Fachjournalisten, Händler und Flottenbetreiber zum diesjährigen Winterdrive Event eingeflogen. Im Fokus stand ganz klar der neue Opel Insignia Country Tourer, der im September 2017 an der IAA in Frankfurt seine Weltpremiere gefeiert hatte. Er bereichert eine Modellreihe, die sich in der Mittelklasse positioniert, und dort den Anspruch erhebt, in der oberen Liga mitzuspielen. Ein Anspruch, welchem das Flaggschiff von Opel dank seiner ausgefeilten Technik, dem hohen Ausstattungsstandard und der leistungsstarken Motorenpalette durchaus gerecht wird. Besonders stolz ist man in

Rüsselsheim auf das intelligente Allradsystem mit der Bezeichnung Torque-Vectoring. Damit hat Opel zurzeit ein Alleinstellungsmerkmal. Anstelle eines konventionellen, offenen Hinterachsdifferenzials, das Drehmoment zu gleichen Teilen an die Räder leitet, verfügt der Opel Insignia über zwei Lamellenkupplungen, die perfekt dosierte Kraft an jedes Rad leiten. Diese radindividuelle Verteilung des anstehenden Antriebsmoments sorgt für optimale Traktion und Beschleunigung ohne den Leistungsverlust eines durchdrehenden Rades. So wandert in der Regel der höhere Kraftanteil zum kurvenäusseren Rad, das Fahrzeug stabilisiert sich; zudem lenkt der Insignia präziser in die Kurve ein und reagiert direkter auf Fahrbefehle. Den Beweis lieferte dieses System auf blankem Eis in Thomatal. Man neigt zu sagen: «Eiskunstlauf leichtgemacht.» (eka)



WINTERFAHRTRAININGS

Mit Torque-Vectoring hat Opel zurzeit ein Alleinstellungsmerkmal.

In den kommenden Ausgaben berichtet AUTO BILD Schweiz von den Winterfahrtrainings verschiedener Marken. Nächste Woche geht's mit VW und Rennfahrer Florian Thoma auf den Flugplatz Ambri.
Ausserdem in der Pipeline:
Ausgabe 08 – FCA (Fiat, Alfa, Jeep)
Ausgabe 09 – Mitsubishi
Ausgabe 10 – Mercedes-Benz



Das intelligente Allradsystem von Opel erhöht die Beherrschbarkeit des Fahrzeugs selbst auf Schnee und blankem Eis.